Po konfiskacie nakład drugi!

Nr. 9. Kraków, dnia 1 sierpnia 1900 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Pr. III. 111/00. C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. Prokuratora Państwa po myśli § 493 pk. orzekł, że zamieszczony w Nrze 8 czasopisma drukowego „Kolejarz“ z dnia 15 lipca 1900 artykuł względnie ustęp artykułu pod tytułem: „**W sprawie awansów na c. k. kolejach państwowych**“ od słów „Ale jak można“ do „że my ich bronić nie umiemy“ zawiera znamiona występku z § 300 uk., że zakazuje się rozszerzania tego artykułu, zatwierdza się zarządzoną przez c. k. Prokuratoryę Państwa konfiskatę pomienionego numeru, a cały nakład takowego ma być zniszczonym, albowiem autor omawiając w ustępie tym rzekomo szczupły wynik awansów tegorocznych na kolejach państwowych stara się podburzyć przeciw władzom kolejowym. Równocześnie na wniosek c. k. Prokuratoryi Państwa stosownie do przepisu § 20 ust. pras. poleca się redakcyi czasopisma „Kolejarz“, aby uchwałę tę w najbliższym numerze czasopisma na pierwszej stronie takowego pod rygorem skutków z § 21 ust. pras. bezpłatnie zamieściła. C. k. Sąd krajowy jako prasowy. Kraków, dnia 17 lipca 1900. *Wawrausch.*

Poroniony płód.

P. Horoszkiewicz, dyrektor c. k. kolei państwowej w Krakowie, wielki protektor jezuickiej „Przyjaźni“, oraz przyjaciel tow. „nagłej a niespodziewanej śmierci“, zapragnął być nareszcie reformatorem.

Skonfiskowano!

L. 37393/V. Kraków, 11 lipca 1900. Kurenda do wszystkich c. k. urzędów kolejowych i stacyjnych. Przyjmowanie datków pieniężnych przez konduktorów za ułatwienia, czynione podróżującym.

Doszło tu do wiadomości, że konduktorowie, zajęci przy pociągach osobowych rewidowaniem i odcinaniem biletów, przyjmują od podróżnych za różne ułatwienia datki pieniężne, a nawet z każdej podróży przynoszą do domu większe sumy.

Zakazuję jak najsurowiej konduktorom postępować w ten sprzeczny z przepisami sposób i przestrzegam, że podobne wykroczenia karane będą w drodze dyscyplinarnej.

O kurendzie tej należy dokładnie uwiadomić wszystkich konduktorów, którzy własnoręcznym podpisem mają stwierdzić, że czytali niniejszą kurendę.

Za c. k. dyrektora kolei państwowej.

Szukiewicz.

Skonfiskowano!

Przedewszystkiem musimy zapytać Świetną c. k. Dyrekcyę, jak właściwie należy rozumieć to słynne rozporządzenie, którego niejasny urzędowy styl nadaje mu całkiem inne znaczenie, niżbyśmy pragnęli w nim się dopatrzeć.

I tak w pierwszym ustępie zaznacza autor okólnika, że konduktorzy, przyjmując od podróżnych datki pieniężne, takowe następnie zanoszą do domu. Robi to takie wrażenie, jak gdyby dyrekcyi nie rozchodziło się o przyjmowanie pieniędzy przez konduktorów, lecz o to, by ich „do domu“ nie zanosili, a tylko „inny“ z nich użytek robili. Każdemu, znającemu panujące na kolejach stosunki, przychodzi mimowoli na myśl: że należy je oddawać, lub conajmniej się z niemi dzielić ze swymi protektorami i przełożonymi. Dlatego ten ustęp okólnika winien być stanowczo jeszcze jednym okólnikiem przez chytrego autora wyjaśnionym.

Skonfiskowano!

Skonfiskowano!

Gdyby bowiem dyrekcya chciała naprawdę usunąć korupcyę, gdyby rzeczywiście chciała kierować się sprawiedliwością i zaprowadzić uczciwą reformę — to w pierwszym rzędzie powinnaby zarządzić ściągnięcie od „osobówek“ tych wszystkich, którzy przy nich już po kilka i kilkanaście lat są zajęci, a którzy z uzyskanych „datków“ dorobili się majątków i są właścicielami pięknych realności, lub posiadają ładne „oszczędności“.

Znaną jest powszechnie rzeczą, że służba przy pociągach towarowych jest uciążliwszą, aniżeli przy osobowych, a nadto mniej popłaca, ponieważ konduktor osobowy ma płacone za cały czas służby, podczas gdy towarowy nie pobiera zwykle ani centa za spóźnienia.

Domagamy się więc zmiany personalu służbowego w ten sposób, aby w ściśle oznaczonym porządku każdy konduktor służył w

równym czasie naprzemian przy towarowych jak i osobowych pociągach. O jakichś osobistych kwalifikacyach nie może być tu mowy, każdy bowiem, kto przez komisyę egzaminacyjną uznany został za uzdolnionego do pełnienia służby, ten do tej służby przypuszczonym być winien! Chyba, że nadal ma istnieć w tabeli personalnej rubryka: kto proteguje petenta, czy „kuzynek“, z czyją kucharką się ożenił, komu przedtem buty czyścił, komu się i w jakiej wysokości opłaca, komu podlizuje i t. d. Jak długo takich „przymiotów kwalifikacyjnych“ otwarcie wymagać się nie będzie, tak długo służba pociągowa domagać się musi słusznego przydzielania służby!

Jest to jedynie sprawiedliwa norma postępowania, a stanowisko to nasze w tej sprawie będzie także wyrazem żądań i żalów znacznej liczby konduktorów, którzy poznali już jak niezdrowe stosunki koleżeńskie wytworzyły się właśnie skutkiem tego rozdziału konduktorów osobowych i towarowych.

Jeżeli więc p. Horoszkiewicz chce już jakąś reformę przeprowadzić i naprawdę usunąć demoralizującą korupcyę wśród kolejarzy, niechże ją rozpocznie na seryo. Obawiać się tylko należy, że serce dyrekcyjne takiego przełomu nie zniesie....

Organizacye kolejarzy.

Przejdziemy kolejno w piśmie naszem organizacye kolejarzy w poszczególnych krajach. W jednym z poprzednich numerów podaliśmy sprawozdanie ze stanu organizacyi austryackiej, dzisiaj zajmiemy się Niemcami.

Organizacya w Niemczech rozwijała się z wielką trudnością i bardzo powoli. Główna przyczyna leżała w tem, że koleje, przeszedłszy przeważnie na etat państwa, zmieniły regulamin służbowy, personal kolejowy i wytworzyły w stosunkach kolejarzy umyślny, złośliwy przewrót. Potworzyły się przeciwieństwa i różnice między urzędnikami niższymi a wyższymi, między urzędnikami a podurzędnikami, podurzędnikami a personalem służby i robotnikami.

Wogóle we wszystkich państwach można zauważyć, że państwo, jako pracodawca, nie jest jeszcze dostateczną ochroną do tego stopnia, aby odpadała potrzeba tworzenia zawodowej organizacyi. Kiedy te poczęły się tworzyć, władze i rząd wyruszyły z całym aparatem swych środków, aby wszelkie porozumienie między kolejarzami uniemożliwić. Walka ta jednak dla rządu była bezowocna.

W r. 1892 powstało w Hanowerze „Stowarzyszenie ochrony prawnej dla niemieckich kolejarzy“, które miało na celu udzielać swym członkom porady prawnej i pokrywać potrzebne koszta we wszystkich sprawach, wynikających ze stosunków kolejowych. Dalej miało ono jeszcze za zadanie przynaglanie władz do badania nieszczęśliwych wypadków, walkę o ustawy ochronne i polepszenie materyalnej doli kolejarzy.

Stowarzyszenie to stanęło zaraz w opozycyi do wszelkich władz i naraziło się na nieustanne prześladowania. Nie było jednak na tyle silne, aby walkę prowadzić nieprzerwanie, owszem zagrożone rozwiązaniem, zmieniło taktykę, wydaliło najradykalniejsze elementa i zamieniło się na zgromadzenie lojalnych. Ten stan tak się wszystkim członkom spodobał, że zajęli się teraz głównie tem, aby nie dopuścić socyalistów do stowarzyszenia, którzyby mogli tę uległą zgodę z władzami popsuć. Wielu inspektorów kolejowych i prezydentów było nawet członkami honorowymi tej organizacyi.

I teraz jeszcze głównym celem organizacyi było udzielanie pomocy prawnej swym członkom. Po kilku latach utworzyła organizacya kasę zapomogową. Tak było do r. 1896. Z końcem tego roku wynosiła liczba członków 8146 w 217 stowarzyszeniach, a w r. 1899 po rozmaitych wahaniach doszła zaledwo do 9000. Majątek w tym czasie wynosił 10.120 marek.

Lepiej przedstawia się związek maszynistów, który w r. 1897 liczył 13.640 członków. Przyjmowani być mogą sami tylko maszyniści, uprawnieni do samodzielnego kierowania maszyny. Jest to więc stowarzyszenie ściśle zawodowe, zamknięte w sobie. Stowarzyszenie ma na celu nietylko pomoc materyalną członków, ale i dążenia kulturalne, posiada biblioteki, zakłada czytelnie i tp. Stowarzyszenie to zachowuje się również bardzo „poprawnie“, i nawet kiedy w ich organie znalazło się raz kilka śmielszych artykułów, zgromadzenie maszynistów wyraziło swoje niezadowolenie z tego i zabroniło nadal umieszczać podobne artykuły.

A teraz opuściwszy te nazbyt służalcze instytucye, przejdziemy do organizacyj czysto robotniczych. I tutaj można zauważyć dwa kierunki, jeden lojalny, inspirowany przez klerykałów i narodowców, drugi opozycyjny, idący łącznie z socyalną demokracyą.

Władze kolejowe starały się ująć w swoje ręce kierownictwo w organizacyach robotniczych, ale im się to nie udało.

Pierwsza organizacya antisocyalistyczna pod nazwą: „Związku rękodzielników i robotników kolejowych“ liczy dziś do 20.000 członków. Prócz postulatów materyalnych i wsparć dla członków ma w statucie wypisane: „pielęgnowanie i budzenie uczuć patryotycznych, ściśle porozumienie z władzami“ i t. p. hasełka. Są to więc stowarzyszenia znane u nas pod nazwą „bractw nagłej śmierci“ etc. Rozwodzić się nad nimi nie mamy potrzeby, żyją one jeszcze dzięki opiece władz i głupocie pojedyńczych robotników.

Na drugi raz opiszemy organizacyę kolejarzy socyalistyczną, która teraz po strejkach i walkach przedstawia ciekawy obraz zwartego szyku bojowego.

Pesymizm na czasie.

Z nastaniem pory letniej, kiedy najpilniejsza praca czeka w polach, kiedy biedny chłop i robotnik ostatnich sił dobywają, oblewając się krwawym potem i podczas swej znojnej pracy nie mają co do ust włożyć, wówczas można widzieć na dworcach i w pociągach całe gromady ludzi, przeważnie zdrowych, dobrze odżywionych i elegancko ubranych, jak z pośpiechem podążają w różne świata strony to na wypoczynek na świeżem powietrzu, to na kuracyę do miejsc kąpielowych.

Wówczas to i nasi dygnitarze kolejowi nie mogą wysiedzieć w domu i biorą na gwałt kilkutygodniowe, lub nawet kilkumiesięczne urlopy i spieszą za innymi również do wód, jedni niby to dla poratowania zdrowia, a drudzy dla wypoczynku.

Widząc to, trudno pojąć, gdzie ci ludzie mogli postradać zdrowie i po jakiej to właściwie pracy odpoczywać pragną? Ja patrząc codziennie na cały tryb ich życia, śledząc niemal każdy ich krok, nie widzę, ażeby oni czemś tak nużącem i mozolnem zajęci byli, żeby aż kilkutygodniowych wypoczynków potrzebowali, a tembardziej nie umiem dojrzeć, gdzie też oni mogą tracić zdrowie — bo jeżeli jak rok długi cała ich praca ogranicza się na podpisaniu kilku „kawałków“ dziennie, lub co najwyżej na przejechaniu się gdzieś wygodnie I-szą klasą lub salonką, to czyż to można nazwać tak ciężką pracą, aby przy niej aż zdrowie stracić można?

Czy taki np. Mynarski, naczelnik stacyi w Podgórzu-Płaszowie, który nader mało zajmuje się jakiemikolwiek obowiązkami służbowymi, a za to większą część dnia przesiaduje albo przy kufelku w miejscowej restauracyi, albo wyjeżdża do Krakowa i przenosi swój kolosalny brzuch z handelku do handelku, lub taki Piasecki w Krakowie, którego cała praca dzienna polega na wysłuchaniu relacyi któregoś ze swych szpiegów, podpisaniu jakiegoś doniesienia i przejściu się z wciągniętą w ramiona głową parę razy po peronie przy osobowych pociągach; lub wielu innych w ten sposób „pracujących“, czy potrafią tak znużyć się i stracić zdrowie, żeby aż potrzebowali tych wypoczynków i kuracyj kilkutygodniowych, na które wyjeżdżają rok rocznie?

Jeżeli jednak trafi się, że któryś z tych panów w istocie straci zdrowie, to już z pewnością nie wskutek natężającej pracy, lecz albo z powodu zbytniego nadużywania trunków, albo zbyt częstego przepędzania czasu w towarzystwie wesołych kobietek, lub wreszcie przy kartach, a wiadomo, że tak szlachetne zajęcia bardziej rujnują zdrowie, niż najznojniejsza praca.

Znam jednego z naczelników większej stacyi, któremu do wszelkiej pracy czy to fizycznej czy umysłowej tak trudno wziąć się było, że, gdy mu przyszło jakiś akt załatwić lub strony wysłuchać, to wpadał w taką wściekłość, że przystąpić do niego nie było można, a za całą swą czynność służbową uważał porozmawiać przy pociągu z kilku swoimi znajomymi, poczem udawał się do kasyna i po wychyleniu kilkunastu wódeczek, zasiadał do kart, od których dopiero późną nocą lub na drugi dzień rano wstawał.

Dygnitarz ten stał się obecnie tak zdenerwowanym i w najwyższym stopniu rozdrażnionym, że jest istotną plagą nietylko dla swych podwładnych, lecz i dla domowników i chociaż wyjeżdża co roku na kilkutygodniowy pobyt do wód lub na świeże powietrze — nie wiele to mu już pomaga.

Przy takich to więc zajęciach trwonią nasi dygnitarze łatwo przychodzące im pieniądze i zdrowie i dlatego to rok rocznie dostają długie urlopy i wyjeżdżają na „wypoczynek“ lub kuracyę, a w dodatku otrzymują jeszcze zapomogi z kasy chorych lub innych funduszów, powstałych z pieniędzy robotników i służby kolejowej, którym w razie choroby zapisują lekarze kolejowi jak najtańsze lekarstwa, szczędząc, by starczyło dygnitarzom kolejowym na zapomogi do kąpiel.

Gdy więc dygnitarze nasi używają rok rocznie tak zasłużonego wytchnienia, to natomiast służba i robotnicy kolejowi, rzeczywiście ciężko pracujący, nie dostają nawet krótkich urlopów, choć się im prawnie należą, a jeżeli wyjątkowo zdarzy się, że jeden na stu zaledwie dostanie urlop — dla wypoczynku, to musi to być albo jakiś wielki faworyt władz kolejowych, albo tak na siłach wyniszczony i schorowany, że już nóg włóczyć za sobą nie może.

Dla reszty tych biedaków jedyną rozmaitością w ich szarem i jednostajnem życiu jest wtedy, gdy im dyrekcya udziela łaskawie urlopów do ćwiczeń wojskowych, gdzie kąpią się we własnym pocie i podczas ustawicznych ćwiczeń i forsownych marszów „nabierają sił“ do dalszej pracy w swym zawodzie.

Nie-Nelin.

Katastrofa pod Warszawą.

O kilka wiorst od Warszawy pod stacyą Włochy zderzyły się dnia 13 bm. dwa pociągi, osobowy, jadący z Warszawy o 14 wagonach i mieszany (osobowo-towarowy), zdążający do Warszawy. Zderzenie było tak silne, że w jednej chwili obie maszyny i wagony obu pociągów utworzyły kupę gruzów. Największemu zniszczeniu uległy wagony II-giej klasy. Katastrofę dostrzeżono w czas, maszyniści nie zdołali już jednak zatrzymać pociągów. Jeden z naocznych świadków tak opisuje katastrofę:

Kiedy obie lokomotywy zagwizdały na trwogę rzucono się tłumnie do okien w celu poznania przyczyny alarmu. Nie zdążono jednak zdać sobie sprawy z tego, co się dzieje, gdy w mgnieniu oka dwa pociągi zwarły się ze sobą. Nastąpiło silne wstrząśnienie, nierówne jednak w różnych wagonach i pociągi stanęły.

Wówczas ci, którym udało się ocalić szczęśliwie, rzucili się, tłocząc, do wyjść i nieprzytomni biegli w pole. Ztąd dopiero oczom ich ukazał się przerażający widok, potęgowany jękami i krzykami rannych.

Mężczyźni, oprzytomniawszy rychlej, rzucili się na pomoc, którą w pierwszej chwili zorganizował jadący pociągiem i silnie kontuzyowany dr. Jóźwicki.

W krótkim czasie przekonano się o strasznych następstwach. 34 osób było ciężko rannych, między nimi Gadomski, redaktor „Gazety polskiej“ w Warszawie, dziennikarz Matuszewski i znany powieściopisarz Władysław Reymont, który odniósł najsilniejsze kontuzye. Zginęły na miejscu 3 osoby: p. Teofila Gadomska, siostra redaktora, inżynier Vorbrodt i przemysłowiec Wolanowski. Rannych przewieziono pociągiem ratunkowym do Warszawy, nad uprzątnięciem toru pracowano zaś około dwa dni.

Co było przyczyną katastrofy? Zaraz na miejsce wypadku przybyła komisya inżynierów kolejowych i ekspertów w celu orzeczenia o właściwej przyczynie wypadku ze stanowiska techniczno-kolejowego.

Do komisyi tej należeli zaproszeni inżynierowie, naczelnicy wydziałów kolei nadwiślańskich i Wurcel, wynalazca zastosowanego na kolei wiedeńskiej systemu centralizacyi zwrotnic.

Ekspertyza trwała przez parę godzin i po szczegółowem zbadaniu aparatu zwrotnic na posterunku nr. 7 stwierdziła, że z drobnej bardzo przyczyny był on wewnątrz popsuty, tak, że dawał inne wyniki w zastosowaniu praktycznem, niż był powinien, a ponieważ tego nie dostrzeżono — jak się okazuje, całość pociągów i życie podróżnych było na łasce zepsutego a niekontrolowanego aparatu.

Z powodu tej katastrofy zamieszcza „Prawda“ warszawska następujące uwagi, które także i do naszych kolejowych stosunków galicyjskich znakomicie dadzą się zastosować:

„Każdy niemal wypadek kolejowy jest odczynnikiem chemicznym systemu oszczędnościowego, owego wampira, stale ścigającego wszystkie na świecie zarządy kolei żelaznych. Gdzie jest wypadek, tam była, jest, tam powiała swoją czerwoną chustą pani śmierci — karygodna „Oszczędność“. To zostało nietylko wymyślone, ale i stwierdzone, w spiżową prawdę wyroków sądowych, zarówno amerykańskich, jak europejskich, angielskich zarówno, jak włoskich lub rosyjskich zakute; to są aksyomaty. I dlatego właśnie psychika tłumu, wrąca oburzeniem, rzucająca najcięższe klątwy na domniemanych, acz nie sprawdzonych krytycznie, a formalnie, może w zupełności niesłusznie pod pręgierz stawianych winowajców, nie jest bynajmniej tak bezmyślną, jak mniemamy zazwyczaj. Stosujmy metody ścisłe, chemicznie wolne od sympatyj i sztucznych apatyj; podwiążmy jedną i drugą arteryę wpływów, doszukajmy się samego ogniska wrzodu! To raz. Powtóre zaś jeszcze jedną już dzisiaj, nie czekając na wyniki śledztwa, chcielibyśmy uczynić uwagę. Straty kolei będą bardzo znaczne. Nie licząc wcale wydatków w zniszczonym taborze, obliczanych na 80.000 rubli, ileż set tysięcy rubli trzeba będzie wypłacić odszkodowania z tytułu śmierci lub kalectwa tylu — nie byle jakich, nie miarą chetki-pętelki mierzonych żywotów ludzkich. Któż tę stratę pokryje?

Akcyonaryusze? Bynajmniej. Zazwyczaj pokrywają je, wiecie kto? Biali murzyni, personał kolejowy. Kolej w danym roku daje o tyle i tyle mniejszy dochód. Już wisi nad głową damoklesowy miecz zmniejszonej dywidendy. Rozumny atoli i zabiegliwy szafarz zaradzi biedzie. Przedewszystkiem obrzezanie gratifikacyj; w następnem pięcioleciu nie będzie podwyżki... Straty są pokryte. Ekonom wyszedł obronną ręką. Dobry humor akcyonaryuszów został ocalony.

I jeżeli występujemy dzisiaj z jakimkolwiek wnioskiem społecznym, to z tym tylko: nie wieszajcie kowala w zastępstwie ślusarza. Nie czyńcie zemsty za winy popełnione lub niepopełnione, za dopuszczenie Boże albo krótkowidztwo własne — na magnatach, otrzymujących rubli 30 kop. 58 i pół pensyi miesięcznej. Przesuńcie swoje społeczne serce z sakiewki w stronę piątego żebra! To my, panowie kolejarze, spoczywający na miękkich wezgłowiach pierwszej klasy — to my, publicyści, zapisujemy w karneciku waszym!“

Z przestrzeni i z warsztatów.

Nowy Sącz. Dnia 20 lipca w warsztatach kolejowych przy nowobudującym się kanale do spuszczania kół od lokomotyw, spadła rama drewniana z wysokości 4 metrów na zatrudnionego robotnika sekcyjnego, Jakóba Sochę, raniąc go w głowę i plecy. Poranienie jest ciężkie i niebezpieczne. Do nadzoru ustanowiono niedoświadczonego 19-letniego chłopca Bukowskiego, który w tym miesiącu ukończył kursa zakopiańskie. Baumistrz Włodziński, który grubowato obchodzi się z robotnikami, Bukowskiego do dozoru przeznaczył. W ten sposób traktują życie robotnika.

Przed niedawnym czasem doznał uszkodzenia w warsztatach kolejowych Wojciech Bodziony, także przez upadek maszynki elektrycznej na nogi. Życiu jego wprawdzie nie grozi niebezpieczeństwo, ale za to zagląda mu w oczy śmierć głodowa, dzięki troskliwości zarządu kolejowego.

Jasło. (Znęcania się nad ludźmi.) W Bieczu pobił zugsführer Mosiewicz robotnika stacyjnego. Ponieważ jednak jest on lizuniem i zaufanym władzy stacyjnej, chcą wszystko zatuszować i uwolnić go od odpowiedzialności. W Jaśle zaś sławny z donosów urzędnik Roleck pobił robotnika magazynowego Jana Domkowicza za to, że ten rzekomo zawcześnie podłożył podkład pod wozy.

Brutalne te czyny nie dochodzą jednak do wiadomości władz, mimo że o innych drobnych rzeczach są one aż nadto dobrze poinformowane przez takich pp. Roleskich i t. p.

Naczelnik stacyi Thelen, ów srogi żołnierz kolejowy ma zwyczaj oddawania do restauracyi tego, co mu nie smakuje, ale już po skosztowaniu. Sterqryzowany restaurator godzi się na wszystko, ale ponieważ nie chce tak wiele tracić, podaje to później przejezdnym i konduktorom do zjedzenia.

Stanisławów. (Kwiatek protekcyjny). Dziwny kwiatek wzrósł na niwie protekcyjki kolejowej w Stanisławowie — i tak się ślicznie do dziś dnia, przez protekcyę podsycany, rozwija, że trudno nam się wstrzymać, by tego nadzwyczajnego kwiateczka — człowieka wielkich zdolności do małych rzeczy — nie przedstawić szerszej braci twardego zawodu we właściwych barwach.

Kwiateczkiem tym jest — na nieszczęście zapomnieliśmy imienia chrzestnego — niejaki Zakrzewski, obecnie pan konduktor „klasowy“, ubierający się nie inak, jak „w klak i lak“. By poznać bliżej ten doskonale udały płód protekcyjki stanisławowskiej, musimy się nieco, bo aż do pierwszych dni istnienia tego żyjątka cofnąć. Otóż ten panicz rozpoczął swą karyerę kolejową stolarką w Borszczowie, którą traktując po macoszemu, miał skończyć — przepraszam! — niedokończyć w Zaleszczykach, a to właśnie w chwili, gdy nad uchem jego rozległo się sakramentalne „tauglich“. Tu dzieje tego kwiateczka nam się przerywają, bo wojaczka to „res sacra“, do której nosa cywilowi wściubiać nie wolno — lecz nie smućcie się czytelnicy przerwą — bo oto znów — na komiśnym chlebie, no i rękami kaprali biernie ucywilizowany — ba, nawet trochę jak kura pazurem bazgrać umiejący Zakrzewski, protekcyjką na widownię kolejową wyskakuje. Po wyjściu z wojska, mając jakichś krewniaków, coś dziesiąta woda na kisielu, a których on „wujkami“ zwie i którymi się wszystkim odgraża, jako wielkimi figurami tutejszej dyrekcyi, został przez tychże do kolei wśrubowany, gdzie w krótkim czasie, nieobznajomiony dokładnie z przepisami kolejowymi, wstąpił na stopień hamulca pociągu towarowego, który go przywiózł do dziś zajmowanego i z wszystkich drwiącego stanowiska — „konduktora klasowego“.

Benjaminek ten, zaledwie papier walać umiejący — co się u niego pismem zwało, słowa po niemiecku przeczytać nie mogący — zdawał egzamin po egzaminie i obecnie ma ich aż cztery, a pono wszystkie składał przed swym „wujkiem“, który mu wiele pomagał, ba, nawet pomógł, bo w stosunkowo do innych krótkim, bo 4-letnim czasie uzyskał dekret na 450 zlr., który dla innych nawet po 6-ciu latach jeszcze dostępnym nie jest.

Kwiateczek ten wzięliśmy pod szczególną naszą baczność, by się przypadkowo, zanadto podlewany ręką protekcyi, nie zmarnił i twierdzimy, że chyba nie bardzo rychło go z naszej opieki wypuścimy. Również zapytujemy naczelnictwo stacyi w Stanisławowie, czy wie o tem, że Zakrzewski już przeszło 2 lata jeździ przy klasach, mimo wyższych egzaminów — manipulacyjnego i kierownika pociągu — podczas gdy ludzi, niemających tych egzaminów, używa się do manipulacyi i kierownictwa pociągów — co jest dużo odpowiedniejszą służbą, za którą ci ludzie, jako niemający egzaminów odpowiedzialni być nie mogą — i czy naczelnictwo powściągnie butę tego panka, który krzyczy, wyzywając ludzi, „że on pieniądze ma, bo przy klasach jeździ“ — co nie na bardzo dobre i uwłaczające służbie kolejowej pomysły innych ludzi naprowadza?...

Stanisławów. (Wypoliczkowane indywiduum). Słynny Traczewski, wypoliczkowany przez konduktora Pytlowanego w Przemyślu, dziwnym zbiegiem okoliczności wynurzył znowu w czerwoną czapkę ozdabianą główkę na widowni kolejowej w Stanisławowie. Rozumie się samo przez się, że znowu z tą żyłką poniewierania i bezczeszczenia podwładnych — skarbiąc sobie w ten sposób przychylność podwładnych swą sympatyczną, powtórnego policzka dopraszającą się facyatą. Wypoliczkowane indywiduum zaczepia bowiem tutejszy personal kolejowy za najbłahszą rzecz, np. że mu ukłonu, (którego nie wart), nie oddano, — grożąc skargą przed słynnym inspektorem Eiseltem, przyczem wymyśla i niesławi, a prawie zawsze do popisów swej sprężystości wybiera peron kolejowy.

Wobec takiej ślicznej przeszłości, no i sympatycznej buzi tego panka nie będzie dziwnem, gdy czytelnicy kiedyś usłyszą, że drugi akt poczętego w Przemyślu dramaciku został w Stanisławowie z większą siłą i życiem odegrany.

Skała. (Asauła kresowy). Cichą naszą do niedawna część Podola galicyjskiego, po której dawnemi czasy tylko koń kresowca, kozaka lub Tatara deptał — przerywa dziś syk pary i świst żelaznego smoka, przebiegającego przestrzeń od Czortkowa po Tarnopol. Nie oswoili się i nie wyszli jeszcze tutejsi ludziska z podziwu tego żelaznego potworu, którego celem podnieść dobrobyt i nieść oświatę w dotychczas deskami od świata zabite zakątki ziemi.

Z tym oto biegającym smokiem przybyło do nas wielu ludzi, którzy go obsługują, czuwają, by regularnie i w swoim czasie biegał i by z drogi, którą mu wytknięto, nie wyskoczył. Czuwają zatem ci ludziska nad owym biegającym smokiem, no i cywilizują nasz świat — a jak czuwająi cywilizują, niechaj posłuży mały obrazek pracy jednego z owych na stanicy Skała usadowionych nowoczesnych kresowców, niejakiego p. Iwaniszyna.

Dnia 20 maja b. r. przybył na tę stanicę o dwie godziny spóźniony pociąg, „materyałka“ zwany, a to z powodu całodziennej słoty, która pracę jego na owej linii opóźniła. Przemokły do suchej nitki personal pociągowy, chcąc wytchnąć i ogrzać się trochę po całodziennej, wśród ulewnego deszczu spędzonej pracy, z powodu braku odpowiedniego lokalu na wypoczynek dla służby kolejowej, udał się do wspomnianego komendanta stanicy p. Iwaniszyna z prośbą o pozwolenie przenocowania w poczekalni III. klasy.

Komendant ten, którego praszczur pewnie był tęgim i wytrwałym mołojcem, po którym widocznie w dziedzictwie uzyskał tesame cnoty: wytrwałość i hulaszczość, by wykształcić w sługach kolejowych, przybyszach z zachodu, wytrwałość w służbie kolejowej — rozkazał im z zimną krwią — jak na mołojca przystało — spać na dworze, niedozwoliwszy wstępu do poczekalni.

Biedacy ci, by się na karę ze strony mlodego, na kresach do publicznej służby sposobiącego się, może przyszłego atamana kolejnictwa nie narazić, wyszukali sobie gdzieś w kącie maszyn kącik, w którym, marznąc w mokrem ubraniu, klapiąc zębami, noc spędzili.

W kilka dni później, tj. 24 maja smok żelazny, by odpocząć i zaczerpnąć materyału do nowej pracy na linii, wtoczył się do stanicy przy dźwiękach skocznej muzyki, wydobywających się z poczekalni. Zajaśniały radością oblicza służby żelaznego smoka, a on sam, syknąwszy silniej i zgrzytnąwszy kołami, przystanął, jak gdyby chciał wyciąć holupca. Muzyka owa nie przygrywała jednak wracającym, lecz jakiemuś niby przedstawieniu, urządzonemu przez komendanta stanicy (na cel cmentarzyska dla zasłużonych psów), którego epilogiem, jak zwykle przy takich przedsięwzięciach, była dobrze zasłużona bibka, połączona z skocznym mazurem i kozakiem, w którym pono szanowna połowica p. Iwaniszyna, idąc z rąk do rąk sposobem „odbijanego“, spódniczkę zgubiła.

I tym razem służba żelaznego smoka, na kresach operującego, spędziła noc w owym kąciku szopy maszynowej, z tą różnicą, że całą noc dolatujące jej uszu tony skocznej muzyki, przyjemne sny na golej i brudnej, bo oliwą i sadzami zasmarowanej podłodze, wywoływały.

Tak traktuje się i hartuje najdroższy materyał państwowy na kresach — ludzi!

Czy wiadomo atamanowi kolejowemu w Stanisławowie, jak na kresach jego asauli pracują — hulaszcząc — w salach do publicznego użytku przeznaczonych — i czy wiadomu mu, ile ludzi (chłopków) wówczas, oczekując pociągu, na dworze spać musiało?!...

Ze stow. i Zgromadzeń.

Przemyśl. W piątek 27 b. m. odbyło się liczne zgromadzenie robotników kolejowych w sali stow. robotniczych. Tow. Witołd R e g e r mówił o ostatnich praktykach przy rozdziale awansów. „Blisko 40 robotników, bez względu na to, czy socyaliści, czy „zasanie“, czy „gwiaździści“, zostało pominiętych przy awansach, mimo, że obecnie nadszedł regulaminem awansowym przepisany termin. Dyrekcye kolei w Galicyi dobrowolnie łamią kontrakty, zawarte mocą przepisów kolejowych z robotnikami. Robotnicy powinni na ten gwałt odpowiedzieć silną organizacyą, mimo wycia kilku puszczyków i lizunów, zalecających barani spokój i uległość. Ci robotnicy, którzy, nietylko że sami nie należą do organizacyi, ale jeszcze innych odmawiają od niej, lub drwią sobie ze zorganizowanych robotników, to są najgorsi doradcy, to wrogowie, którymi gardzić należy. W przemyskich warsztatach są również tacy, którzy do niedawna byli gorącymi rewolucyonistami, a dziś szukają spokojnego jadła u żłobku dyrekcyjnego, spodziewając się w przyszłości zostać nadstawnikami nad swoimi współtowarzyszami. Tym trzeba okazywać ogólną pogardę. Tam, gdzie niema organizacyi, lada werkführer lub inżynier traktuje robotnika jak niewolnika.

W przemyskiej ogrzewalni zdarzył się fakt, że jeden z inżynierów, któremu rzekomo miało zginąć 200 złr., zawołał szpicla policyjnego i kazał zrewidować wszystkich robotników, kazując im zdejmować buty, ubranie itp. Taki sposób traktowania robotników spotyka się tylko w katorgach rosyjskich, gdzie rewiduje się więźni, zajętych przy pracy. Szereg najuczciwszych ludzi postawiono na równi z kieszonkowymi złodziejami! (Hańba!) A przecież ten policzek, wymierzony kilkudziesięciu ojcom rodzin nie został należycie ukarany. Wina tu tych sprzedajnych dusz robotniczych, które za słodkie słówko naczelnika gotowi rodzonego brata na hak wyciągnąć. Żeby drogą organizacyi można tylko zmusić gromadę posiepaków do należytego szacunku dla spracowanego czoła robotnika, już to powinno być dostatecznym powodem do należenia do organizacyi. Rozsiewane bajki, że li tylko dzięki inspektorowi Bartelmusowi, który przez palce patrzy na istnienie organizacyi kolejowej w Przemyślu, mogą kolejarze utrzymywać swe stowarzyszenie, są z gruntu głupie i podłe. Bartelmus nie ma tu nic do gadania. Statuta stowarzyszenia są zatwierdzone przez ministerstwo i nikt nie ma prawa je łamać. Zresztą, jeżeliby tylko przemyscy „panowie“ z kolei poczęli brykać, od czegóż my mamy swoją „czarną“ księgę. Potrafiliśmy wykurzyć z Przemyśla zbyt energicznego inżyniera Witkowskiego, zrobimy to i z innymi. (Brawa.)

Zarząd kolei dobrowolnie nic nie da robotnikom, a nawet, jeżeli będzie widział, że robotnicy nie mają organizacyi, odbierze im i te prawa, które już posiadają. Jeżeli obecnie 40 robotnikom wstrzymano dowolnie awans, to przy najbliższej sposobności innym 40 odbiorą dekreta lub wyrzucą z roboty. Któż wówczas, jeżeli nie będą członkami organizacyi, stanie w ich obronie i dochodzić będzie ich praw? (Okrzyki: Nikt!) Zapewne ani p. Wierzbicki, ani p. Bartelmus, ani sfora lizunów.

Wiecie, że organizacya ma na celu dążenie do skrócenia dnia roboczego, do podwyższenia płacy. To nie żądanie, zdążające do zdobycia większej ilości godzin dla hulatyki, jak twierdzą nasi wrogowie, to hasło kulturalne, to ochrona i zapewnienie dłuższego życia. Jeżeliby tylko o dwie godzin dziennie skrócono czas roboczy, to jużby na rok 60 dni dłużej robotnik oddychał po za warsztatem świeżem, zdrowem powietrzem i ratowałby swój schorzały organizm. Jeżeliby tylko o 10 ct. dziennie podwyższono zarobek robotnika, to jużby robotnik mógł o jedną izbę więcej wynajmywać na mieszkanie i niepotrzebowałby zatruwać siebie i dzieci swoich wyziewami z brudnej bielizny, mydlin, wywarów kuchennych — nie zapraszałby sam do siebie suchot. Organizacya nadto ma się stać obrończynią jedynego skarbu robotnika, a największego skarbu człowieka — h o n o r u. Ona ma nie dopuścić do traktowania robotników na równi z bydlętami.

Znacie wypadek, gdzie jednemu z tutejszych robotników, proszącemu o urlop, ze względu na chorobę żony, leżącej w połogu, odpowiedziano cynicznie — „nie daję urlopu, wasza żona powinna rodzić w godzinach nieroboczych!“ — (Glosy: znamy ten łajdacki postępek!) Nie postępowanoby tak z robotnikami, gdyby wiedziano, że za krzywdą jednego ujmą się tysiące, zdolne każdej chwili zastanowić ruch w całem państwie!“ (Brawa). Tu mówca omawia jeszcze sprawę klerykalnych organizacyj, nawołuje do organizacyi i do przygotowania się do najbliższej konferencyi kolejarzy. Postanowiono ze zdwojoną siłą pracować nad rozwojem stowarzyszenia.

KRONIKA.

Kolej syberyjska. Tak pod względem niezwykłej długości, jak i kosztów wyłożonych jest kolej syberyjska bezsprzecznie wspaniałem dziełem sztuki inżynierskiej ostatnich lat. Według obliczeń ministerstwa kolei żelaznych koszta kolei wynoszą przeszło 200 milionów marek. Rząd spodziewa się, że wydatki te wrócą mu się w krótkim czasie nietylko z przejazdu podróżnych, ale dlatego, że Syberya przez zaprowadzenie linii kolejowej podniesie się ekonomicznie. W Syberyi znajdują się bogate pokłady mineralne i w południowych częściach bardzo urodzajna ziemia. Dotychczas była Syberya strasznem miejscem zsyłek dla przestępców politycznych. Całe pokolenia narodu polskiego zostawiały tam swoją krew i życie. Brutalny rząd carski pędził skazańców piechotą na miejsce przeznaczenia. Dzisiaj i tym kolej syberyjska ułatwi smutną podróż.

Linia kolei sybirskiej wynosi około 5.200 kilometrów. Z powodu złodziejstw urzędników moskiewskich trzeba było tor i urządzenia kilka razy poprawiać, dawano bowiem najgorszy i najtańszy materyał. Ułatwienie w podróży jest ogromne. Przedtem np. podróż do Szangaju (wielkiego miasta w Chinach) kosztowała 1200 do 2000 marek i trwała 34 do 36 dni. Dzisiaj robi się koleją przy małej jeszcze szybkości 35 do 40 kilometrów na godzinę, — i wydając najwyżej 700 marek w 16 dniach jest się w Szangaju. Szczególniej ruch handlowy wzmoże się teraz i rząd spodziewa się z ruchu towarowego większych zysków, niż z osobowego. W każdym razie kolej sybirska przyczyni się wiele do ucywilizowania tej na pół dzikiej krainy.

Przyczyny szukaj głębiej. Przed sądem przysięgłych stawał w tym miesiącu zwrotniczy H e i n i s z, oskarżony o zbrodnię kradzieży i oszustwa. Na przebiegu rozprawy można było śledzić, że oskarżony ten był ofiarą nie swego złego usposobienia, ale raczej całego ustroju społecznego, który mu tylko taki środek jako sposób życia podsuwał. Płaca jego wynosiła 30 złr. miesięcznie. Po odciągnięciu należytości na mundur, do funduszu pensyjnego, kasy ubezpieczeń itd. zostawało mu **16 złr. 65 ct.**, za co siebie i swoją rodzinę musiał wyżywić. Takiej sztuki biedak dokazać nie mógł. Z początku spotrzebował wszelkie oszczędności, jakie miał, wreszcie i to się skończyło i śmierć głodowa zaglądała w oczy. Wtedy nie pozostawało mu nic innego, jak zdobywać środki do życia jak tylko można, a ponieważ nasunęła się raz i drugi sposobność, więc kradł z zaplombowanych wagonów. Sąd skazał go na 15 miesięcy więzienia. Sam prokurator zalecał łagodny wymiar kary. Sędziowie przysięgli, widząc taką nędzę i zrujnowane życie całej rodziny przed sobą, zrobili składkę, ale pierwsi sprawcy złego, kolej, która go w tak straszny sposób wyzyskiwała, zażywa dalej opinii uczciwej pracodawczyni.

Zawalenie się tunelu. W sobotę rano zawalił się tunel pod Thurn, na linii lokalnej kolei elektrycznej, budowanej przez „Allg. Montangesellschaft“. Jedenastu przy budowie robotników zostało zasypanych. Dotąd nie udało się ich wyratować. Zdołano atoli w innem miejscu doprowadzić rurę do szczeliny samej, do której schroniło się 7 robotników. Dowiedziano się od nich, że przy zawaleniu się tunelu zginął jeden robotnik, a jeden jest ciężko ranny. O drugiej partyi wiedzą, że przynajmniej część z niej żyje, gdyż słyszeli znaki, dawane przez uderzenie młotkiem innym zasypanym. Dnia 25 rano wyratowano sześciu robotników, a o godzinie jedenastej przed południem siódmego. Akcya ratunkowa potrwa prawdopodobnie kilka dni.

Szybkość pociągów. Pisze się zawsze i słyszy wiele o szybkości pociągów w Ameryce i o postępach, jakie ta szybkość robi, a nie chce nikt wiedzieć o tem, że i w Europie mamy takie miejsca, w których szybkość pociągów przewyższa nawet amerykańską jazdę. Przestrzeń ta leży pod Brukselą w Belgii, gdzie pociąg robi 140 k i l o m e t r ó w n a g o d z i n ę. Jestto do tego kolej o jednej szynie, długa na 5 klm., o jednym wagonie z kołami w środku wozu. Ciekawy ten pociąg jeździ ciągle po tej krótkiej przestrzeni tam i nazad, robiąc w rezultacie rzeczone 140 klm. na godzinę.

Następny numer wyjdzie 15 sierpnia.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca **Szczepan Kurowski.** Z drukarni Narodowej w Krakowie.